



Città Metropolitana di Reggio Calabria

CONSIGLIO METROPOLITANO
PROPOSTA DI DELIBERAZIONE N. 81 DEL 26/10/2020

**OGGETTO: ACQUISIZIONE DI UNA PARTECIPAZIONE NELLA SOCIETÀ PER AZIONI
“ATAM SPA”, PARTECIPATA AL 100% DAL COMUNE DI REGGIO CALABRIA.**

Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di
affidamento prescelta
(ex Dl. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21)

Relazione Tecnica

INDICE

INDICE	2
Premessa	3
Informazioni di sintesi	3
Soggetto responsabile della compilazione	4
Normativa di riferimento	4
Sezione A - PROFILO SOCIETARIO E DI MERCATO	4
L'attuale assetto societario di ATAM SpA	4
L'evoluzione di ATAM SpA	5
L'attuale assetto organizzativo	6
A.2 Analisi di benchmarking sulle variabili economiche/finanziarie e di produttività	7
Andamento degli Indici di redditività e valori	7
ROI	8
MOL/Valore della produzione	8
EBIT	9
VALORE DELLA PRODUZIONE e WACC	9
INCIDENZA DEL COSTO DEL PERSONALE SUL VALORE DELLA PRODUZIONE e DSCR	9
INCIDENZA QUOTA DI AMMORTAMENTO SUL VALORE DELLA PRODUZIONE	10
Il contrasto all'evasione	10
Le attività di controllo	10
Tecnologia prevista	11
Organizzazione	11
Iniziative per il recupero del credito da sanzioni	11
Sezione B - CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE	12
B.1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO TPL	12
B.2 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO CAR SHARING	14
B.2 OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE	19
SEZIONE C - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA	21
SEZIONE D - MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA	26

Premessa

La presente relazione è stata redatta per assolvere gli obblighi informativi prescritti dall'art. 34, commi 20 e 21, del D. L. n. 179/12 recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del paese", convertito, con modificazioni, dalla L. 17/12/2012 n. 221.

Oltre alle finalità di legge, il documento individua i principi oggettivi e le motivazioni a supporto della scelta di acquisizione di una partecipazione nella società per azioni "ATAM SpA", partecipata al 100% dal Comune di Reggio Calabria, ai fini dell'affidamento di servizi.

Vengono illustrati i presupposti amministrativi, articolati in presupposti di legge, gestionali ed economico-finanziari, posti alla base della preferenza dell'Ente per la modalità prescelta, nel rispetto della normativa applicabile e del principio dell'economicità dell'azione amministrativa ai sensi dell'art. 97 della Costituzione

La Relazione utilizza i dati e le informazioni assunte da ATAM SpA (Bilanci e Piano Industriale in particolare), dal Settore Viabilità della Città Metropolitana di Reggio Calabria e da atti/documenti pubblici (ASSTRA, altre Stazioni Appaltanti).

Informazioni di sintesi

Oggetto dell'affidamento	<ul style="list-style-type: none">• Servizi di supporto all'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale previsti dalla Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35;• Servizio di "Trasporto pubblico locale" di Area metropolitana (Car sharing)
Ente affidante	Città metropolitana di Reggio Calabria, Ente di governo ex art. 3-bis del Dl. n. 138/2011, Legge Regione Calabria n. 14/2014, Legge-quadro Regione Calabria n. 35 del 31 dicembre 2014
Tipo di affidamento	Contratto di servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto a Società "in house providing"
Durata del contratto	Pluriennale
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	Nuovo affidamento ex art. 34, comma 20, Dl n. 179/2012
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Area metropolitana di Reggio Calabria

Soggetto responsabile della compilazione

Ente di riferimento	Città metropolitana di Reggio Calabria
Area/servizio	Settore Servizi Finanziari - Tributi - Partecipate
Telefono	0965498111
Email	protocollo@pec .cittametropolitana.rc.it
Data di redazione	02/10/2020

Normativa di riferimento

- Regolamento CE n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007
- Legge n. 56/2014 (“Legge Delrio”)
- art. 3-bis del Dl. n. 138/2011, convertito con modificazioni nella Legge n. 148/2011
- Legge Regione Calabria n. 14/2014
- Legge-quadro Regione Calabria n. 35 del 31 dicembre 2014
- art. 48 del Dl. n. 50/2017
- Dlgs. n. 422/1997
- art. 37 del Dl. n. 201/2011
- Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (“Testo unico delle Società a partecipazione pubblica”)
- art. 42 del Tuel (Dlgs. n. 267/2000)

Sezione A - PROFILO SOCIETARIO E DI MERCATO

A.1 Il profilo societario

L'attuale assetto societario di ATAM SpA

Forma giuridica	Società per Azioni con socio Unico
Capitale sociale	500.000,00
Numero azioni	50.000
Valore	10,00 Euro
Amministratore Unico	Francesco Perrelli

La struttura di governo societario di ATAM SpA (abbreviazione di Azienda Trasporti per l'Area Metropolitana S.p.A.) prevede un Amministratore Unico, al quale è rimessa la gestione operativa ordinaria della società, nominato con atto del 20/10/2017 e in carica per tre anni e dell'Azionista unico (Comune di Reggio Calabria) cui è rimessa la funzione di indirizzo, vigilanza e controllo economico-finanziario.

L'Amministratore Unico è l'organo cui competono i poteri per la gestione ordinaria della società, ad esclusione degli atti riservati dalla legge o dallo Statuto agli Azionisti. L'Assemblea dei soci è l'organo competente a deliberare sulle materie ad essa riservate dalla legge e dallo Statuto. In particolare, ai sensi degli artt. 25-31 dello Statuto sociale, gli Enti soci esercitano sulla Società un controllo, sia attraverso l'esercizio delle attribuzioni demandate dallo Statuto all'Assemblea, sia attraverso l'esercizio di poteri ispettivi, richiesta di documenti e/o chiarimenti, ovvero altri strumenti idonei a garantire un controllo puntuale ed immediato delle scelte gestionali della Società.

Le funzioni di indirizzo, vigilanza, programmazione e controllo dell'operato della Società, nell'espletamento delle attività ed esercizio dei servizi affidati, assicurano che i livelli e le condizioni di erogazione del servizio siano adeguati alle esigenze dei cittadini e degli altri utenti., anche con riferimento a standard quali-quantitativi.

Parte integrante della struttura societaria è il Collegio Sindacale. Si compone di tre Sindaci effettivi e due supplenti, in possesso dei requisiti previsti dall'art. 2397 e scelti nel rispetto dei criteri stabiliti dalla legge 12/07/2011 n.120. La nomina dei sindaci e del revisore legale esterno è riservata al Comune di Reggio Calabria, che vi provvede con atto sindacale. E' l'organo che ha il compito di vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo amministrativo e contabile adottato dalla società, e sul suo concreto funzionamento.

La revisione legale dei conti è demandata ad un revisore legale esterno, che può essere una persona fisica o una società iscritta nell'apposito registro.

L'evoluzione di ATAM SpA

L'Azienda Trasporti Area Metropolitana (ATAM) S.p.A. è una società di capitale totalmente partecipata dal Comune di Reggio Calabria. Costituita in data 30 marzo 2001 con atto notarile, repertorio n. 73907, deriva dalla trasformazione della precedente e omonima Azienda Speciale, a sua volta erede della vecchia AMA, in applicazione dell'art. 115 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267.

Quasi un secolo di storia alle spalle, che ha visto l'Azienda prevalentemente impegnata nel trasporto pubblico locale comunale e dell'hinterland reggino. Nel 2014 ATAM era un'azienda in profonda crisi, sia economico-finanziaria che tecnico-produttiva, tale da dover affrontare una istanza di fallimento promossa dalla Procura della Repubblica. Ma proprio quella istanza di fallimento ha rappresentato il punto di partenza per un profondo rinnovamento. L'istanza infatti fu ritirata dalla Procura a condizione che fosse adottato un rigido piano di risanamento che, ancora oggi e fino al 2023, la obbliga costantemente a confrontarsi con i vincoli economico – finanziari, tipici – peraltro - di tutte le aziende di Trasporto Pubblico Locale italiane. I pilastri fondamentali del piano di risanamento aziendale sono rappresentati dalla riduzione del costo del lavoro e dal rinnovo del parco macchine - con conseguente riduzione dei consumi e dei costi di manutenzione. L'azione su tali fattori ha consentito - negli ultimi cinque anni - la costante riduzione del debito pregresso , per un importo annuale pari a 2 milioni di euro e un importo complessivo di oltre 10 milioni di euro. Grazie alla cosiddetta "*rottamazione ter*" è previsto il totale pagamento delle cartelle iscritte a ruolo - e quindi il completamento del piano di risanamento - entro l'anno 2023.

Avviato proficuamente il piano di risanamento, oggi ATAM rappresenta un caso di successo in quanto è riuscita a:

- migliorare il rapporto ricavi da traffico/costi operativi TPL;
- sviluppare nuove aree di business (parcheggi, scuolabus) e ampliare quelle esistenti (Km prodotti per il TPL vicini al 100% rispetto al contratto di servizio e incremento dei servizi per il turismo del 50% per ciascuna macchina);
- rinnovare ed ampliare il parco autobus, con la sostituzione del 90% della flotta, grazie all'utilizzo di finanziamenti previsti dal PON Metro, da fondi CIPE (indirettamente, ottenendo l'usufrutto dei mezzi da parte del Comune), nonché dal fondo nazionale per il TPL e dal Ministero dell'ambiente (direttamente,

cofinanziandone l'acquisto). Restano a carico di ATAM S.p.A. i relativi oneri afferenti la gestione, la manutenzione e l'assicurazione;

- investire nel settore della infomobilità, del controllo e della sicurezza (inserimento della bigliettazione elettronica, di App per smartphone e di paline intelligenti);
- rimodulare il piano di recupero delle multe da TPL;
- inserire, in un'ottica di integrazione dei servizi di mobilità, il servizio "car sharing", con un progetto sperimentale avviato nel corso del 2019, in convenzione con la Città Metropolitana e tuttora gestito nell'ambito di un nuovo contratto di servizi;
- gestire i reclami, attraverso anche l'istituzione dell'Ufficio Relazione con il Pubblico;
- progettare interventi di riqualificazione del personale;
- dotarsi di un sistema di controllo di gestione e di sistemi informatici efficienti e moderni;
- dotarsi di un sistema AVM (Automatic Vehicle Monitoring), in grado di monitorare gli autobus in movimento e fornire in tempo reale all'utenza, tramite paline elettroniche e APP, gli orari di transito delle corse;
- dotarsi di un sistema di bigliettazione elettronica, oltre che per il TPL, anche per la sosta, tramite apposita APP;
- efficientare il programma d'esercizio più rispondente all'evoluzione della domanda di mobilità in relazione alle modificazioni intervenute nel territorio urbano;
- riorganizzare le manutenzioni dei mezzi e migliorare gli impianti d'officina;
- ridurre i rischi connessi con la salute e la sicurezza dei lavoratori e con la tutela ambientale (tra l'altro, con l'eliminazione degli elementi in eternit presenti in azienda);
- strutturare il processo di approvvigionamento (utilizzo di apposita piattaforma on line dedicata alle procedure) in modo da ottenere significativi risparmi e miglioramenti della qualità delle forniture.

L'attuale assetto organizzativo

L'assetto organizzativo attualmente in vigore è stato adottato con la deliberazione dell'Amministratore Unico n. 14 del 21.01.2019, ed è stato programmato tenendo in considerazione i vincoli imposti dal Piano di Risanamento del 2015, che sta accompagnando l'azienda in un percorso difficile ma di importanza strategica per il futuro del trasporto pubblico locale nella città di Reggio Calabria e dell'intera Area dello Stretto.

La nuova struttura ha dato particolare attenzione ai controlli, divisi fra aree distinte per oggetto, i quali servono non solo a monitorare l'efficienza dell'organizzazione aziendale, ma soprattutto a segnalare al management aziendale e all'Amministratore Unico, i punti da migliorare per offrire un servizio adeguato al cittadino/utente. La struttura organizzativa è stata ideata nella consapevolezza delle importanti innovazioni tecnologiche che saranno a supporto dell'attività aziendale. Una tecnologia dedicata al miglioramento del servizio,

dell'informazione alla clientela, alla minimizzazione del margine di errore nell'azione aziendale e alla pronta rilevazione di indicatori che monitorino l'azione di ATAM.

L'obiettivo generale è quello di porre le basi per passare da un sistema di gestione gerarchizzato e "formalistico", ad un modello di tipo industriale, con la costituzione di aree autonome di produzione (Movimento, Tecnica, Servizi per la mobilità e Amministrativa) e di strutture di staff (Segreteria, Marketing, Risk Management e Controllo di gestione).

L'impianto organizzativo progettato e le risorse umane impiegate, con i rispettivi profili professionali, hanno consentito alla società di migliorare la propria efficienza. Oltre alla qualità dell'offerta, la riorganizzazione ha consentito il potenziamento delle attività interne (ad esempio, contabilità e controllo di gestione, efficientamento programma di esercizio, manutenzione programmata del parco autobus, formazione del personale).

A.2 Analisi di benchmarking sulle variabili economiche/finanziarie e di produttività

Ai fini della valutazione complessiva della partecipazione in ATAM è opportuno effettuare una breve analisi di benchmarking basata sulle variabili economico-finanziarie riportate nella tavola sotto riportata. Sono misure di redditività (ROE, ROI, utile netto) e di produttività (valore della produzione per dipendente, incidenza del costo del personale e degli ammortamenti sul valore della produzione). I dati sono estratti dall'indagine intitolata "Le aziende di TPL: alla ricerca della giusta rotta" curata da ASSTRA e pubblicata nel 2019, afferente i dati di bilancio del 2017. Il valore preso a riferimento è quello afferente le aziende di TPL del Sud Italia.

Nella situazione attuale ATAM dimostra indicatori solitamente in linea con la media, in qualche caso influenzati dal livello di capitalizzazione.

I dati si riferiscono alla sola gestione del TPL, vengono pertanto esclusi i dati afferenti le altre attività svolte dalla società.

INDICE	DATI ASSTRA	2017	2018	2019
ROE (RETURN ON EQUITY)	5%	121,50%	126,58%	241,38%
ROI (RETURN ON INVESTMENT)	1,80%	1,94%	2,30%	4,19%
MOL (MARGINE OPERATIVO LORDO) su Val. Prod.	6,80%	3,71%	3,89%	7,31%
EBIT (Earnings before Interest & Tax)	nd	€ 1.998.637	€ 1.923.307	€ 2.313.218

Valore della Produzione per dipendente (euro)	78,2	68	71	74
Incidenza del costo del personale sul valore della produzione	52%	59%	58%	57%
Incidenza quota di ammortamento sul valore della produzione	7%	8%	8%	7%
UTILE NETTO	-€ 635.069	-€ 5.691	-€ 13.339	-€ 6.328

Andamento degli Indici di redditività e valori

Gli indici di redditività forniscono informazioni sulla situazione economica dell'impresa nel corso dell'ultimo triennio, sulla capacità dell'impresa di produrre nuova ricchezza, sulla capacità di remunerare, dopo la copertura dei costi, il capitale proprio (o di rischio) e il capitale di debito.

Tipici indici reddituali di rendimento sono: il ROE (return on equity) e il ROI (return on investment).

ROE

Il ROE è il rapporto tra l'utile netto d'esercizio e il capitale proprio (capitale sociale e riserve, con esclusione dell'utile d'esercizio che è posto al numeratore).

Il ROE misura la redditività dell'impresa e il grado di remunerazione del rischio affrontato dall'impresa. Per giudicare l'adeguatezza del ROE sarebbe necessario metterlo a confronto con rendimenti offerti da investimenti alternativi (in imprese analoghe o in impieghi finanziari a basso rischio, ad esempio titoli di Stato).

Attualmente i titoli di Stato hanno un rendimento quasi pari a 0, pertanto lo strumento del benchmarking viene considerato il più corretto ai fini della valutazione dell'analisi.

INDICE	DATI ASSTRA	2017	2018	2019
ROE (RETURN ON EQUITY)	5%	121,50%	126,58%	241,38%

Osservando i valori dell'indice ROE, riportati nella tavola soprariportata, si può affermare che il trend di ATAM è in crescita e fortemente positivo nel corso del triennio appena passato. Il ROE delle aziende italiane che svolgono la loro attività nel sud Italia è pari al 5%. ATAM ha un livello molto elevato influenzato dal livello di capitalizzazione di ATAM il quale sarà prevedibilmente aumentato, mantenendo tuttavia il ROE sempre positivo.

ROI

Il ROI è un indicatore in grado di valutare la redditività dell'impresa, dell'intero capitale investito indipendentemente dalla provenienza delle fonti di finanziamento. Si ottiene dividendo il reddito operativo (noto anche con l'acronimo Ebit – earning before interest and tax) per il totale del capitale investito (inteso come "totale impieghi"). Esso è dato dalla differenza tra ricavi e costi operativi (o della gestione caratteristica) risultanti dal Conto Economico.

INDICE	DATI ASSTRA	2017	2018	2019
ROI (RETURN ON INVESTMENT)	1,80%	1,94%	2,30%	4,19%

La tavola illustra l'andamento del ROI nel triennio 2017/19.

Tale indice, che per le aziende di TPL del sud Italia è assestato intorno al 1,80%, per ATAM ha un valore inizialmente in linea, fino ad arrivare nell'arco del triennio preso in esame ad un valore superiore alla media indicata, per effetto delle iniziative intraprese dall'azienda e volte all'aumento dei ricavi e al contenimento dei costi. Il trend risulta pertanto positivo.

MOL/Valore della produzione

Il margine operativo lordo (MOL) è un indicatore di redditività che evidenzia il reddito di un'azienda basato solo sulla sua gestione operativa, quindi senza considerare gli interessi (gestione finanziaria), le imposte (gestione fiscale), il deprezzamento di beni e gli ammortamenti.

Il MOL è un dato più importante perché permette di vedere chiaramente se l'azienda è in grado di generare ricchezza tramite la gestione operativa, escludendo quindi le manovre fatte dagli amministratori dell'azienda (ammortamenti e accantonamenti, ma anche la gestione finanziaria), le quali non sempre forniscono una visione corretta dell'andamento aziendale.

Il MOL è l'autofinanziamento "potenziale" in quanto identifica il flusso che potenzialmente l'impresa originerebbe dalla gestione corrente se tutti i ricavi fossero stati riscossi e tutti i costi correnti fossero stati pagati nell'anno.

Nell'ambito della riclassificazione del conto economico a valore aggiunto il MOL può essere calcolato in due modi differenti: o sommando utile lordo + ammortamenti + accantonamenti + svalutazioni - plusvalenze + minusvalenze + oneri finanziari - proventi finanziari + costi non caratteristici - ricavi non caratteristici, oppure sommando algebricamente valore della produzione (ricavi + variazione rimanenze) - costi per materie prime - costi per servizi - costi per il personale (incluso accantonamento TFR) - altri costi di struttura.

INDICE	DATI ASSTRA	2017	2018	2019
MOL (MARGINE OPERATIVO LORDO) su Val. Prod.	6,80%	3,71%	3,89%	7,31%

Tale indice, che per le aziende di TPL del sud Italia è assestato intorno al 6,80%, per ATAM ha un valore inizialmente non in linea, fino ad arrivare nell'arco del triennio preso in esame ad un valore superiore alla media

indicata, ad evidenziare che ci sono buone prospettive per il futuro dell'azienda, con una gestione operativa dell'azienda sta generando ricchezza.

EBIT

L'acronimo inglese EBIT sta per "earning before interest and taxes" e quindi semplificando si può dire che descrive l'utile di una società senza costi e ricavi provenienti da interessi e imposte.

INDICE	DATI ASSTRA	2017	2018	2019
EBIT (Earnings before Interest & Tax)	nd	€ 1.998.637	€ 1.923.307	€ 2.313.218

Con riferimento alla società ATAM S.P.A., l'EBIT assume nel triennio considerato, valori positivi crescenti.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Per valore della produzione si intende la produzione economica di un'azienda, ovvero di quanto questa riesca a produrre nel corso dell'esercizio, dell'incremento di valore dei prodotti e semilavorati in corso di produzione o delle prestazioni di servizi, oltre che delle immobilizzazioni effettuate con mezzi propri, questo, indipendentemente che tali beni siano o meno venduti, vale a dire che si traducano in ricavi o no.

INDICE	DATI ASSTRA	2017	2018	2019
Valore della Produzione per dipendente (euro)	78,2	68	71	74

Per ATAM S.p.A., tale valore è approssimativamente in linea con l'andamento di mercato.

WACC

Il costo medio ponderato del capitale di un titolo, di un progetto di investimento o di un'impresa è uno strumento ampiamente impiegato per la valutazione di strategie di acquisto o vendita di asset o anche dell'avvio o meno di possibili progetti industriali.

Il WACC, ossia Weighted Average Cost of Capital (costo medio ponderato del capitale) permette a un'impresa o a un investitore di stabilire il costo del capitale analizzandone tutte le componenti e quindi permette di discriminare tra un rendimento atteso accettabile o meno di un investimento.

INDICE	DATI ASSTRA	2019
Costo medio ponderato del capitale		2,47%

Considerando che il differenziale tra ROI e WACC rappresenta il valore residuo generato dall'Azienda dopo la remunerazione del capitale investito, ne consegue che l'investimento diviene tanto più vantaggioso quanto più il ROI supera il WACC. Nel caso dell'azienda ATAM S.p.A. si evince un ROI >WACC.

INCIDENZA DEL COSTO DEL PERSONALE SUL VALORE DELLA PRODUZIONE

Esprime l'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione (dal Conto Economico)

INDICE	DATI ASSTRA	2017	2018	2019
Incidenza del costo del personale sul valore della produzione	52%	59%	58%	57%

Tale valore per ATAM S.p.A. è di poco superiore alla media del settore, ma in diminuzione considerando l'andamento dell'ultimo triennio.

DSCR

INDICE	2019	2020	2021	2022
Debt Service Coverage Ratio	1,11%	1,24%	1,64%	1,51%

Il DSCR è un indicatore che non si limita a quantificare in maniera "statica" l'ammontare complessivo del debito finanziario in relazione al patrimonio netto (es. il rapporto di leverage), ma che analizza in modo "dinamico" e prospettico la capacità di rimborso del debito dell'azienda e la conseguente sostenibilità del debito in relazione anche ai piani di sviluppo aziendali. Di seguito la formula di calcolo:

Debt Service Coverage Ratio = (Flusso di cassa operativo - tasse) / Flusso finanziario al servizio del debito

L'indicatore deve essere superiore ad 1: quanto più è elevato, quanto più l'impresa è solida.

Come si evince chiaramente, il DSCA di ATAM S.p.A. ha un andamento attuale e prospettico positivo > 1

INCIDENZA QUOTA DI AMMORTAMENTO SUL VALORE DELLA PRODUZIONE

INDICE	DATI ASSTRA	2017	2018	2019
Incidenza quota di ammortamento sul valore della produzione	7%	8%	8%	7%

Un attento controllo di gestione considera una esatta valutazione del flusso finanziario dei ricavi di vendita in modo da permettere il rinnovo dei fattori pluriennali senza ricorrere in misura eccessiva a fonti esterne di finanziamento, ovvero ad eccessivo indebitamento.

Il rapporto Incidenza Quota di ammortamento/Valore della produzione di ATAM S.p.A. è in linea con l'andamento del settore.

Il contrasto all'evasione

Il contrasto all'evasione è considerato da ATAM una priorità sia per gli aspetti economici sia per rispetto della grande maggioranza dei cittadini che adempie il proprio dovere.

Di seguito gli ambiti di intervento previsti dall'azienda affidataria:

1. Le attività di controllo

La lotta contro l'evasione e la frode tariffaria prevede risorse dedicate e specificatamente formate per svolgere questa attività:

- *I verificatori Titoli di Viaggio*

- Acquisiscono l'abilitazione frequentando un corso aziendale e sostenendo un esame di idoneità per il conseguimento della qualifica di "Agente di Polizia Amministrativa".
- Operano, di norma, in coppia o terna (in terna sui turni serali ed automuniti).
- Indossano la divisa e sono muniti di un apposito distintivo con l'indicazione di "Agente di polizia Amministrativa" riportante il numero di matricola assegnato dalla Regione Calabria.

L'obiettivo è quello di abbattere il tasso di evasione attraverso il potenziamento dell'attività di controllo dei passeggeri trasportati ma anche con azioni di miglioramento della tecnologia, dell'organizzazione e dei processi di comunicazione.

ATAM ha elaborato un progetto per contrastare l'evasione e quindi si sono intensificate le attività di controllo ottenendo buoni risultati.

Gli operatori dell'ambito metropolitano hanno avviato un progetto di contrasto all'evasione tariffaria che prevede:

- Incremento dei controlli a bordo dei mezzi su tutta la rete extraurbana;
- Incremento del controllo a vista dei conducenti nelle zone a bassa frequentazione, con incremento delle vendite a bordo dei mezzi;
- Intensificazioni dei controlli stagionali
- Servizi speciali di controllo al capolinea;
- Utilizzo sperimentale di tornelli a bordo dei mezzi ATP;
- Riscossione delle sanzioni;
- Campagne di comunicazione sulla lotta all'evasione.

Tutte queste azioni dovrebbero consentire di raggiungere e mantenere un incremento strutturale dei ricavi.

2.Tecnologia prevista

I verificatori saranno dotati di palmare per il controllo dei titoli di viaggio elettronici e per il controllo anagrafico dei residenti della Città Metropolitana di Reggio Calabria.

Su tutti i palmari è installato il POS che consente di massimizzare l'introito delle oblazioni. Sarà inoltre possibile il riconoscimento in vettura degli abbonati sprovvisti di abbonamento. Questa azione eviterà il sanzionamento (solo pagamento titolo di viaggio) in caso di dimenticanza dell'abbonamento valido ("white list" su palmare) con maggior servizio agli abbonati e diminuzione di lavoro inutile.

Si procederà inoltre alla Digitalizzazione verbali (data entry in vettura). Il superamento dell'imputazione manuale permetterà di ridurre il numero di errori dovuti alla compilazione a mano e di accelerare le successive fasi di lavorazione.

3.Organizzazione

Le abilitazioni ai VTV quali Agenti di Polizia Amministrativa verranno rilasciate direttamente dall'azienda e ciò consentirà di poter utilizzare con maggiore celerità il personale idoneo alla guida ed intensificare di conseguenza le attività di controllo. Si proseguirà su questa strada abilitando altro personale. Comunicazione Sono previste campagne continue di comunicazione dedicate al controllo dei titoli di viaggio come ausilio all'attività di verifica.

Le campagne avranno l'obiettivo di sensibilizzare i cittadini al pagamento del servizio ed evidenziare il danno che deriva alla collettività dall'evasione. ATAM da tempo ha avviato la prassi di denunciare per "insolvenza fraudolenta" gli evasori seriali, cioè quelli che hanno collezionato un numero significativo di multe. Anche in questo caso l'obiettivo è di sensibilizzare la cittadinanza al pagamento del titolo di viaggio.

4.Iniziative per il recupero del credito da sanzioni

Tra le iniziative volte a migliorare il recupero dei crediti verso i sanzionati che verranno implementate dall'area amministrativa segnaliamo:

- Pagamento verbali anche in tutte le biglietterie aziendali. Permette all'utente sanzionato di raggiungere agevolmente i punti vendita di ATAM per regolarizzare la propria posizione.
- Attivazione del pagamento on line dei verbali per facilitarne la riscossione.
- Raccolta all'atto della sanzione di indirizzo email e numero cellulare sanzionati. Permette di avere un contatto veloce cui inviare solleciti bonari senza attendere lo spirare dei termini previsti dalla legge. L'accorciamento di tali tempi di sollecito permette spesso di ottenere il dovuto.
- Diversificazione vettori ingiunzioni. È una misura molto importante in quanto incentra sull'attività di notifica l'azione fondamentale propedeutica al recupero dei crediti. Si ipotizza di utilizzare diversi fornitori per le notifiche (poste, privati, ufficiali giudiziari, agenzia per la riscossione) a seconda dell'importo del credito, della consistenza patrimoniale del sanzionato, della residenza etc sfruttando la flessibilità dei diversi strumenti di riscossione.

- Verranno approfonditamente valutate anche: o Esternalizzazione della riscossione. o Cessione in blocco dei crediti pregressi. Questa azione dovrà essere in sintonia con la normativa in materia di società pubbliche. Gli effetti economici attesi da queste azioni sono inglobati nella dinamica dei ricavi da traffico. Poiché è stata ipotizzata una riduzione dell'evasione tariffaria e quindi del numero dei sanzionati, si ipotizza che la quota dei ricavi da sanzioni ai passeggeri cresca allo stesso tasso dei ricavi da traffico.

Sezione B - CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

B.1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO TPL

Per trasporto pubblico regionale e locale si intende il complesso dei servizi - di pubblico trasporto di persone e cose attribuiti alla Regione ed agli enti locali. Il trasporto pubblico regionale e locale comprende i sistemi di mobilità terrestri, fluviali, lacuali e aerei organizzati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze, tariffe e condizioni prestabilite, ad offerta indifferenziata che si svolgono nell'ambito del territorio regionale o infraregionale; il sistema integrato del trasporto pubblico locale è classificato ai commi seguenti.

I servizi ferroviari di cui agli articoli 8 e 9 del Decreto legislativo n. 422/1997 costituiscono un sistema di trasporto unitario sul territorio da effettuarsi mediante i servizi ferroviari regionali.

I servizi automobilistici di trasporto pubblico locale si distinguono in:

a) servizi di linea;

b) servizi finalizzati ai sensi dell'art. 85 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (*"Nuovo Codice della Strada"*) e della Legge 15 gennaio 1992, n. 21 (*"Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"*) e successive modifiche ed integrazioni.

I servizi automobilistici di linea si articolano in:

a) comunali: svolti nell'ambito del territorio di un comune;

b) di area urbana: che collegano i capoluoghi di Provincia con i Comuni ad essi conurbati e che si caratterizzano per una forte penetrazione dei servizi nel territorio degli stessi con elevata frequenza e densità di fermate;

c) interurbani: svolti nel territorio di più Comuni, non rientranti nella fattispecie di cui alla lett. b);

d) regionali: interurbani che collegano sedi di significative funzioni territoriali, ad integrazione del servizio ferroviario regionale o a copertura delle relazioni non servite dalla ferrovia, in grado di offrire un livello di servizio quantitativamente e qualitativamente elevato.

I servizi automobilistici finalizzati, di linea e non di linea, si articolano in:

a) di collegamento al sistema aeroportuale;

b) effettuati con modalità particolari in aree a domanda debole, di cui all'art. 14, commi 4 e 5 del Decreto legislativo n. 422/1997, anche con servizi a chiamata;

c) di gran turismo, aventi lo scopo di valorizzare le caratteristiche artistiche, storico ambientali e paesaggistiche delle località da essi servite;

d) effettuati con autobus destinati al servizio di linea e al servizio di noleggio autorizzati ex artt. 1 e 2 del Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 27 febbraio 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n 60 del 13 marzo 1998, svolti su itinerari autorizzati con offerta indifferenziata al pubblico, anche se questo sia costituito da una particolare categoria di persone.

I servizi su impianti fissi e su sistemi a guida vincolata si effettuano in ambito comunale o di area urbana o interurbana.

I servizi pubblici con unità di navigazione si articolano in:

a) di linea per trasporto di persone o cose;

b) non di linea in conto terzi per trasporto, rimorchio e traino di persone o cose.

Per l'espletamento del Servizio di trasporto pubblico di linea gli Enti Locali, al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale, possono prevedere modalità particolari di svolgimento del Servizio stesso secondo i criteri dell'art. 14, comma 5, del Decreto legislativo n. 422/1997.

La Giunta regionale definisce, d'intesa con le province e con i Comuni capoluogo di Provincia, forme di sperimentazione con sistemi innovativi e tecnologie avanzate per i servizi di trasporto pubblico determinandone modalità e tempistica. La Regione e gli Enti Locali, ciascuno nell'ambito di propria competenza, autorizzano l'effettuazione di tali servizi e ne regolamentano l'esercizio.

La regolamentazione del TPL in Italia

Il settore dei trasporti pubblici locali in Italia è principalmente regolato dal DLgs. n. 422/1997, che ha disciplinato il conferimento alle Regioni ed agli Enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati, ed ha fissato i criteri di organizzazione dei servizi.

Il citato Decreto legislativo ha stabilito, in ossequio al principio di sussidiarietà, che le Regioni conferiscano agli Enti locali le funzioni in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano un unitario esercizio a livello regionale. Il Decreto legislativo inoltre **tratta della programmazione dei servizi e degli investimenti, del livello dei servizi minimi, dei contratti e degli affidamenti.** Tali aspetti sono quasi tutti più dettagliatamente regolati dalle disposizioni normative regionali

Un'indicazione fondamentale per l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale è quella prevista dall'articolo 3- bis del Decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, che definisce gli ambiti territoriali e i criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali. In particolare lo stesso articolo prevede che le Regioni organizzino lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi con le funzioni di organizzazione, scelta della forma di gestione, di affidamento della gestione e relativo controllo. L'articolo prevede che la dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale. Il successivo articolo 48 del Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96, ha previsto criteri specifici per la perimetrazione dei bacini, fissando il limite inferiore di 350.000 residenti.

Il TPL in Calabria

Il servizio di trasporto pubblico locale in Calabria è attualmente erogato in base ad apposito contratto stipulato dalla Regione, soggetto concedente, con appositi consorzi di aziende di trasporto pubblico appositamente costituiti nel 2006, ai sensi di quanto disposto dal DLgs. 422/97.

La successiva Legge Regionale del 31 dicembre 2015, n. 35, ha ridefinito completamente l'organizzazione e la governance del sistema del trasporto pubblico locale in Calabria, attribuendo, conformemente ai principi costituzionali, **un ruolo rilevante agli Enti Locali, all'interno di una cornice di pianificazione, programmazione e controllo regionale**, prevedendo un unico bacino regionale, con la costituzione di un corrispondente ente di governo, l'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria, ART-Cal, partecipato dalla Regione e dagli Enti Locali.

L'articolo 14, della legge, in base ai principi di cui all'art. 118 della Costituzione e all'articolo 7 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, **prevede che le funzioni di programmazione dei servizi non definiti di livello regionale siano attribuite alla Città Metropolitana ed ai Comuni (ordinariamente a quelli con popolazione superiore a 15.000 abitanti). Lo stesso articolo inoltre prevede, in deroga al bacino unico regionale, e previa intesa con la Regione Sicilia, la possibilità di istituire un bacino ottimale interregionale dell'Area integrata dello Stretto.**

In particolare, la L.R. 35/2015 prevede che le funzioni di pianificazione e programmazione dei servizi siano svolte attraverso appositi strumenti finalizzati all'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, quali:

- l'Osservatorio della Mobilità;
- il Piano attuativo del trasporto pubblico locale;
- la definizione del livello dei servizi minimi essenziali dei servizi di trasporto pubblico in termini quantitativi e qualitativi;
- la definizione del Programma pluriennale del trasporto pubblico locale;
- gestione del PUMS.

B.2 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO CAR SHARING

Il Car Sharing (nel seguito indicato CS) si configura come forma di servizio di interesse generale sulla base della stessa normativa che lo regola, infatti a partire dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 *"Mobilità Sostenibile nelle aree urbane"* è introdotto il concetto di *"[...] servizio di uso collettivo ottimale delle autovetture [...] e forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone [...]"*.

Il CS è un servizio complementare del trasporto pubblico di linea, demandando ad ogni autonomia locale la disciplina delle modalità di utilizzo dei servizi.

Si deve quindi innanzitutto concludere che la gestione del servizio di CS deve attenersi alle disposizioni del suddetto art. 34, cc. 20 e 21, del DL 179/2012, convertito in Legge 221/2012, che nello specifico prevedono:

- comma 20) Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste;

- comma 21) Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20.

Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013.

Secondo quanto previsto dal suddetto art. 34, c. 20, del DL 179/2012, la presente relazione è, dunque, finalizzata ad analizzare la forma di affidamento prescelta dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria per la gestione del servizio di CS.

Modalità di gestione del servizio di Car Sharing

L'iniziativa Car Sharing, promossa dal Ministero dell'Ambiente come forma complementare di TPL, è avviata allo scopo di integrare i servizi di trasporto pubblico già operanti nel territorio comunale, con un nuovo servizio di trasporto pubblico di elevata qualità.

E' necessario evidenziare come il servizio car sharing si inserisce in un progetto coordinato a livello nazionale, avendo in origine le città coinvolte concordato sulla necessità di assumere un modello federato come forma di integrazione delle iniziative locali, supportandole e fornendo il valore aggiunto necessario al loro successo attraverso la loro interoperabilità.

Nel 2000 è stato dunque costituito un apposito organismo di coordinamento, denominato "Iniziativa dei Comuni per il Car Sharing" (ICS INIZIATIVA CAR SHARING), nella forma giuridica della Convenzione, nonché di un organo di rappresentanza denominato Conferenza degli Assessori.

Per la Città Metropolitana di Reggio Calabria, insieme al comune di Reggio Calabria, è in itinere il processo di convenzionamento.

ICS è il soggetto firmatario dell'Accordo di Programma con il ministero dell'Ambiente al fine di promuovere e sviluppare un progetto nazionale del servizio car sharing.

Nel territorio metropolitano di Reggio Calabria il soggetto autorizzato a gestire il servizio in trattazione è attualmente la società ATAM SpA, partecipata al 100% dal Comune di Reggio Calabria, di cui la Città

Metropolitana vuole acquisire una partecipazione sociale che non potrà superiore al 49%. La società in qualità di gestore si impegna alla “[...] sottomissione agli standard, regole e prescrizioni in materia di organizzazione e gestione del servizio di car sharing stabilite dagli organi della convenzione “iniziativa Car Sharing” [...]”

In particolare, il gestore 'accetta gli Standard di Servizio, deliberati dagli organi ICS, riguardanti in particolare:

- Modalità di prenotazione del veicolo;
- Gestione del Call Center;
- Criteri per la localizzazione dei veicoli sul territorio
- Principi per la determinazione delle tariffe;
- Criteri di composizione delle flotte veicolari;
- Organizzazione della manutenzione dei veicoli;
- Definizione dei rapporti con l'utenza;
- Statuizione dell'obbligo di interoperatività tra gestori.

La definizione dei criteri sopra elencati, con particolare riferimento alla localizzazione dei veicoli ed alle tariffe, determinano la valenza del car sharing quale servizio complementare al TPL.

Alla luce di quanto sopra esplicitato, si evince che, al momento, il rapporto tra Amministrazione e Gestore è attuato, non già in via diretta, ma indirettamente attraverso la duplice adesione al circuito ICS.

Piano tariffario e compensazioni economiche Car Sharing

I criteri per la determinazione delle tariffe fanno parte degli standard di servizio, in particolare:

- le tariffe vanno calcolate proporzionalmente al tempo e alla percorrenza;
 - non devono contemplare la possibilità di chilometraggio gratuito ed inoltre devono scoraggiare un uso dei veicoli oltre il necessario;
 - le tariffe orarie devono essere superiori a quelle corrispondenti del trasporto pubblico;
 - le tariffe orarie devono essere inferiori al 15% delle tariffe medie giornaliere;
 - devono includere tutti i costi di esercizio (carburante, olio, ecc.) e quelli fissi (assicurazione, manutenzione, ecc..).
- In casi particolari (trasporto carichi, rimorchi, ecc.) la spesa del carburante può essere fatturata a parte.

Nel caso specifico del Gestore per la Città Metropolitana di Reggio Calabria il piano tariffario contempla:

- un'unica tariffa, calcolata in euro/minuto comprensiva di ogni onere;

Obiettivo strategico per la Città Metropolitana, perseguito attraverso l'offerta del servizio di car sharing, è quello di configurarlo quale offerta complementare al TPL per proporlo quale alternativa al veicolo privato, cercando, dunque, si soddisfare in modo flessibile le variegate esigenze di domanda di trasporto privato.

Per quanto stabilito dall'art. 106 del Trattato di Funzionamento dell'Unione Europea, in estrema sintesi, gli Stati membri possono erogare contributi e provvidenze nell'interesse della collettività alla tutela di un bene primario, attuandosi, dunque, un contemperamento tra i principi di concorrenza nel settore dei servizi e di tutela dell'interesse pubblico sempre prevalente. In tale ottica, la convenzione siglata tra Città Metropolitana e ATAM per la gestione, in via sperimentale, del servizio CS prevede l'intervento di Città Metropolitana attraverso la copertura dei costi relativi all'assicurazione dei 21 veicoli utilizzati e al noleggio del sw relativo al sistema di prenotazione. A carico di ATAM tutti gli altri costi inerenti il servizio (a pag. 26 viene dettagliato il prospetto di sostenibilità economico-finanziaria).

Come sopra esposto, la finalità dell'iniziativa nel suo complesso si caratterizza per l'obiettivo, europeo e nazionale, di salvaguardia dell'ambiente nella tutela dell'interesse pubblico; inoltre il contemperamento tra principi della concorrenza e perseguimento della finalità non pare risultare in ogni caso di importanza significativa.

La Città Metropolitana e la rilevanza strategica della sua partecipazione in ATAM in funzione del TPL

Il percorso avviato da Città Metropolitana ai fini di una sua partecipazione in ATAM è perfettamente coerente con quanto disposto dalle citate normative. In tale ottica, la città metropolitana ha pubblicato nei mesi scorsi il bando per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ai sensi del Decreto del Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture 28 agosto 2019, n. 396, che modifica e integra le linee guida per la redazione dei PUMS di cui al DM 397/2017. Il PUMS diventa, per la città metropolitana, lo strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità, che punta al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. In quest'ottica, una volta redatto il Piano, la città metropolitana dovrà dotarsi di competenze specifiche che seguano tutto l'iter di attuazione delle azioni ed il raggiungimento degli obiettivi previsti dal PUMS, definendo anche le attività di monitoraggio obbligatorio da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS.

Gli obiettivi perseguiti con la partecipazione di ATAM in Città Metropolitana, strategici in funzione della piena attuazione della Legge Regionale, oltre che del disposto costituzionale, sono:

- 1) Supportare la Città Metropolitana nelle attività di monitoraggio, controllo, aggiornamento e gestione del PUMS;
- 2) Fornire alla Città Metropolitana adeguato supporto tecnico-progettuale ai fini della integrazione delle modalità di trasporto (reti e servizi) nell'area urbana, nel territorio metropolitano e nell'area integrata dello Stretto;
- 3) Avviare servizi per la mobilità per l'intera Città Metropolitana in un'ottica di integrazione.

Dal punto di vista economico-gestionale, la scelta di una partecipazione in ATAM offre a Città Metropolitana ampie garanzie.

Solidità economica: ATAM ha raggiunto, attraverso un impegnativo piano di risanamento avviato nel 2015, un equilibrio economico tale da garantire la gestione ottimale dei servizi dalla stessa erogati. I bilanci aziendali degli anni successivi all'avvio del piano si chiudono tutti in utile, con margini finanziari tali da consentire anche la costante riduzione del precedente debito, oggi ampiamente sotto controllo.

Competenze: la struttura organizzativa di ATAM prevede **n. 2 Ingegneri trasportisti**, che conoscono anche i principali software di pianificazione dei Trasporti, oltre che 2 Ingegneri meccanici e di altre figure qualificate in attività di programmazione e controllo dei servizi di TPL e alla mobilità.

ATAM dispone, inoltre, di:

- n. 32 dipendenti abilitati alla funzione di ausiliario del traffico, di cui 18 stabilmente applicati in attività di controllo delle aree di sosta e delle corsie preferenziali;
- n. 190 conducenti di autobus, in possesso di abilitazione CQC, dei quali 15 applicati in attività di scuolabus;

ATAM ha, infine, uffici tecnici e amministrativi in grado di sopperire a tutte le funzioni necessarie alla migliore erogazione dei servizi: marketing, amministrazione, progettazione tecnica e manutenzione.

Servizio "*Ci Siamo – Trasporto metropolitano a chiamata*".

È un servizio che rappresenta nuovo modo di muoversi ideato dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria che può essere implementato ad integrazione del Car Sharing. Realizzato mediante l'utilizzo di n.1 autobus e n.3 minibus acquistati negli anni scorsi dalla Città Metropolitana, attualmente prevede un prezzo che tiene conto del numero dei passeggeri e va da un minimo di euro 3,50 ad un massimo di euro 13,80, con la previsione di agevolazioni per famiglie, under 18, over 65, utenti che debbano sottoporsi a cure e/o visite presso strutture sanitarie provinciali. Prevede, inoltre, il trasporto gratuito per persone con disabilità motoria o a mobilità ridotta, non vedenti, non udenti, con handicap psichico o mentale.

La Città Metropolitana e la rilevanza strategica della sua partecipazione in ATAM in funzione del CAR SHARING

Per quanto riguarda il servizio di CS è bene innanzitutto evidenziare come l'evoluzione del numero di abbonati negli anni, riportata nel paragrafo [2.1.1], mostri un deciso gradimento da parte dell'utenza.

A fronte dei buoni risultati raggiunti in termini di efficacia del servizio, è indubbio rilevare come il modello gestionale adottato e l'esperienza della società mista, di cui al paragrafo [2.2.1], non abbiano condotto ad altrettanti soddisfacenti risultati in termini di efficienza ed economicità.

Ciò rilevato ed in considerazione del difficile contesto nel settore del trasporto pubblico locale, seppur l'Amministrazione ritenga cruciale il mantenimento di tale servizio quale complementare all'offerta del TPL, tuttavia si rende necessario una rivisitazione del modello gestionale ed organizzativo del servizio, che possa modificare

parzialmente la struttura dei costi, resa d'altronde quanto mai onerosa per il mantenimento degli standard di servizio del circuito ICS (soprattutto per quanto attiene le rigide specifiche dei veicoli)

Alla luce di quanto sopra esposto, è ritenuto opportuno, in questa fase, ricondurne la gestione ad un soggetto a totale controllo pubblico, nella fattispecie la società ATAM s.p.a, in grado di assorbire le competenze, mettendo a disposizione la propria esperienza, soprattutto nell'ambito di gestione dell'utenza, i servizi sviluppati e la struttura, al fine di trarre significativi obiettivi di economicità nella gestione.

Si rileva infatti che la società ATAM SpA è già affidataria del servizio di car sharing che, seppur in un diverso contesto, è relativo ad un sistema di utilizzo di veicoli condivisi.

Ulteriore aspetto da analizzare riguarda gli ambiti territoriali di competenza, infatti la recente evoluzione in materia di affidamento del TPL riguarda la gestione di tali servizi in bacini sovracomunali, nella caso specifico la nuova Legge Regionale sui trasporti, individua quale bacino ottimale quello corrispondente ai confini regionale.

Alla luce di ciò, è ritenuto opportuno enucleare i servizi prettamente interessanti la Città Metropolitana di Reggio Calabria – quali sosta, car sharing convogliandoli verso un unico soggetto gestore con salde competenze ed esperienza su tale territorio.

La società a totale partecipazione pubblica garantisce semplicità ed immediatezza di regole decisionali, rispetto alle ulteriori alternative possibili, aspetto di opportunità di non poca rilevanza, soprattutto per il CS, in un momento in cui è necessario valutare il nuovo andamento gestionale del servizio, rispetto al business plan presentato dal gestore, sottoponendolo in corso d'opera ad opportuni correttivi dal punto di vista del dimensionamento e dell'organizzazione, al fine di garantire il necessario raggiungimento dell'equilibrio economico.

B.3 OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE

Per quanto attiene alla rispondenza dello strumento dell'affidamento diretto al perseguimento degli obiettivi di interesse generale, a cui il servizio deve rispondere, non vi è dubbio che nel caso di specie incidano in maniera rilevante le condizioni geografiche e contingenti, che caratterizzano in maniera del tutto peculiare il servizio di trasporto pubblico locale, e che consentono di orientare positivamente la scelta verso l'erogazione del servizio in forma diretta attraverso un operatore su cui si esercita un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi.

Il rapporto diretto tra amministrazione ed operatore consente di perseguire la costruzione di un processo sinergico verso una mobilità sostenibile nella quale l'affidatario non è una parte contrattuale, in quanto tale contrapposta all'amministrazione che stabilisce gli obblighi di servizio, ma è parte integrante di un sistema entro cui collabora e coopera nella progressiva formazione di un sistema di mobilità che trascende gli specifici

obblighi di servizio e che in maniera progressiva e costante si permea ai diversi interessi pubblici perseguiti e sviluppa gli adeguamenti alla pianificazione della mobilità e del sistema infrastrutturale.

L'esperienza maturata dall'operatore pubblico, unito alla conoscenza della specificità del territorio e della domanda di mobilità, consente perciò di valorizzare l'integrazione dei sistemi di trasporto verso una sempre più intensa e diffusa capillarità del servizio su gomma l'elemento portante e principale del sistema.

Se l'obiettivo di universalità trova la sua rispondenza nella capacità quantitativa di copertura del territorio e di rispondenza alla domanda di mobilità, nondimeno gli obiettivi perseguiti di socialità del servizio trovano la loro rispondenza nella qualità del servizio quale parametro che investe trasversalmente gli altri obiettivi rilevanti.

La specificità delle implementazioni qualitative dedicate si unisce poi a coronamento nei processi qualitativi di carattere più generale che trovano la loro conferma nelle certificazioni UNI EN ISO 9001 nonché nei processi di miglioramento tanto delle strutture quanto dei mezzi sotto il profilo ambientale per la riduzione ed il contenimento dei fattori inquinanti ed al risparmio energetico. Per quanto attiene invece all'efficienza, da intendersi quale capacità di risposta alla domanda di trasporto in conformità agli obblighi di servizio stabiliti dall'amministrazione, il sistema di controllo in tempo reale della circolazione della flotta consente di monitorare costantemente la circolazione del parco veicolare impegnato in servizio e quindi il rispetto del programma di esercizio ma al tempo stesso permette di individuare e registrare le criticità e di lavorare per la risoluzione sulla base di dati obiettivi e completi.

A questo va senz'altro aggiunto il piano di rinnovamento del parco veicolare che comporta un abbattimento dell'obsolescenza dei mezzi, con un conseguente minor costo manutentivo ed una migliore resa di servizio, ed un progressivo passaggio all'acquisto di soli mezzi elettrici.

La valorizzazione delle risorse impegnate, quale espressione dell'obiettivo di economicità del servizio, trova infine ragione nei programmi di incremento dei ricavi da traffico in ragione di un incremento dell'utenza costruita sui diversi ambiti di azione proposti dall'attuale operatore.

SEZIONE C - MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESELTA

C.1 MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESELTA

Specificazione della scelta in merito alla modalità di affidamento prescelta, nonché all'osservanza dei requisiti europei, e descrizione dei relativi adempimenti.

Opzioni possibili:

- a) gara ad evidenza pubblica in applicazione delle norme inerenti gli appalti o le concessioni di servizi;
- b) affidamento a società a capitale misto pubblico e privato con procedura di gara per la scelta del socio privato, a cui attribuire specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio (procedura c.d. “a doppio oggetto”);
- c) affidamento diretto a società c.d. “in house”.

In caso di affidamento diretto a Società “in house”, occorre evidenziare nella relazione la sussistenza dei requisiti previsti dall’ordinamento europeo per tale modalità:

- a) *Partecipazione pubblica totalitaria*. Va esclusa la partecipazione, anche minoritaria, di un’impresa privata al capitale di una società *in house* (Sentenza della Corte di Giustizia Europea 11 gennaio 2005, causa C-26/03, Stadt Halle c. TREA Leuna).
- b) *Controllo analogo*. L’ente affidante deve esercitare sulla Società “in house” un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi. Il meccanismo deve importare un’influenza determinante sugli obiettivi strategici e le decisioni rilevanti, e può essere attuato con poteri di direttiva, di nomina e revoca degli Amministratori, e con poteri di vigilanza e ispettivi: per controllo analogo si intende un rapporto equivalente, ai fini degli effetti pratici, ad una relazione di subordinazione gerarchica, e tale situazione si verifica quando sussiste un controllo gestionale e finanziario stringente dell’Ente pubblico sull’Ente societario.

La legislazione nazionale riconosce espressamente la possibilità per gli Enti Locali di scegliere, con espressione motivata (cosiddetta “*motivazione rafforzata*” ex art. 5 del Dlgs. n. 175/2016 - “*Testo unico delle Società a partecipazione pubblica*” - detto anche “*Tusp*”), e dopo apposita comparazione tra le modalità di gestione ed erogazione, tra le altre anche il modello “*in house providing*” tramite assunzione di una partecipazione ad una Società di capitale sulla base dei parametri vincolistici previsti dall’art. 16 del Tusp.

La Città metropolitana di Reggio Calabria intende quindi affidare, secondo il modello della Società “*in house providing*”, il “*Trasporto pubblico locale*” – come il Servizio “*Ci Siamo – Trasporto metropolitano a chiamata*”, alla Società “*Atam Spa*”, che è una Società a controllo pubblico (totalitario) con i requisiti dell’art. 16 del Tusp e dell’art. 5, commi 4 e 5, del Dlgs. n. 59/2016: infatti, la Società “*ATAM Spa*” è oggi una Società partecipata controllata al 100% dal Comune di Reggio Calabria nella forma di “*in house providing*” ex art. 16 del Tusp, che rispetta tutte le condizioni previste dal “*Testo unico delle Società a partecipazione pubblica*” (Dlgs. n. 175/2016), che è stata completamente risanata (il bilancio negli anni 2017/2018/2019 ha prodotto risultati economici di esercizio positivi), e di cui il Consiglio comunale di Reggio Calabria ha deliberato il mantenimento, sulla base degli stringenti parametri ex art. 20 del Tusp, in occasione della “*revisione ordinaria delle partecipazioni*” scadente lo scorso 31.12.2019, oltre al fatto di aver autorizzato le necessarie modifiche statutarie giusto adeguamento autorizzato dal Consiglio comunale di Reggio Calabria con la Deliberazione n. 54 del 13 novembre 2019, tra le quali tra trasformazione, da una “*in house providing*” a socio unico in una “*in house providing*” plurisoggettiva a “*controllo analogo congiunto*”, di cui all’art. 16 del Tusp già sopra riportato ex art. 5, commi 4 e 5, del “*Codice dei Contratti pubblici*” (Dlgs. n. 50/2016).

C.2 BENCHMARKING

Benchmarking della modalità di affidamento inhouse providing e di partecipazione azionaria alle Aziende TPL:

Con riferimento modalità di affidamento delle attività oggetto di futura esternalizzazione da parte della Città metropolitana ad ATAM S.p.A., è stata fatta una verifica comparativa con altre Città metropolitane del territorio nazionale e loro modalità di gestione e/o affidamento *inhouse* della suddetta tipologia di servizi o similari e di partecipazione azionaria alle Aziende TPL.

Emerge che:

- la Città Metropolitana di Milano, affida i propri servizi di progettazione di infrastrutture per la mobilità e della riqualificazione urbana alla società *inhouse* MM S.p.A., in grado di fornire soluzioni su misura nella progettazione e riqualificazione degli ecosistemi urbani.
- ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ S.R.L, società *inhouse* di Roma Capitale: elabora studi trasportistici e supporta l'Amministrazione nella redazione di Piani strategici per lo sviluppo delle reti di trasporto, come ad esempio il PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che definisce e programma le nuove infrastrutture a servizio della mobilità nel medio periodo; progetta le nuove misure di regolazione della mobilità cittadina di breve periodo, individuate nel PGTU - Piano Generale del Traffico Urbano; progetta e realizza i PPTU - Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, interventi puntuali e diffusi sul territorio, di grande impatto sulla vivibilità e sulla sicurezza stradale; pianifica e progetta la rete del trasporto pubblico di superficie e le sue modifiche in funzione del rapporto tra domanda e offerta di trasporto; monitora, consuntiva e certifica la produzione effettuata dagli operatori del trasporto pubblico ai fini della verifica dei requisiti di qualità dei servizi e del pagamento dei corrispettivi dei contratti di servizio; tramite la ricerca di finanziamenti e partnership, partecipa e sviluppa progetti innovativi nazionali e internazionali nel settore mobilità e ambiente; gestisce il Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale di Roma Capitale; svolge attività di pianificazione, monitoraggio e verifica dei servizi di trasporto scolastico riservato e per i disabili a chiamata.
- La città Metropolitana di Genova, con delibera di Consiglio metropolitano n.44/2018 affida in regime di *in house providing* della concessione del servizio di trasporto pubblico urbano (ex "bacino G urbano") in favore della Società "Azienda Mobilità e Trasporti S.p.a" ("AMT"), con sede legale in Genova, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 5, paragrafo 2 e dall'art. 61 L. 99/2009;
- La SRM – Reti e Mobilità Srl è l'Agenzia per la mobilità ed il trasporto pubblico locale del Comune di Bologna e della Città Metropolitana di Bologna, secondo quanto disposto dall'art. 19 della LR Emilia Romagna 2.10.98, n. 30. La società è stata costituita per svolgere le seguenti attività: a) gestione e sviluppo del patrimonio mobiliare, immobiliare e infrastrutturale di proprietà, funzionale all'esercizio del trasporto pubblico locale, in ogni forma e con ogni mezzo idoneo; b) pianificazione e reperimento delle risorse finanziarie per investimenti infrastrutturali. Inoltre, previa convenzione con gli enti locali, svolge le seguenti attività: (a.2) la progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata; (b.2) la progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazioni e controllo; (c.2) la gestione delle procedure concorsuali per

l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, dall'individuazione e predisposizione del capitolato, dell'avviso di gara, dello schema di contratto di servizio e della procedura di gara fino alla nomina della commissione giudicatrice e alla stipulazione del contratto di servizio; (d.2) il controllo dell'attuazione dei contratti di servizio relativi al trasporto pubblico locale; (e.2) la promozione di iniziative per ampliare la diffusione e valorizzazione del trasporto pubblico nonché lo svolgimento di attività di informazione e marketing nei confronti dell'utenza; (f.2) lo svolgimento di funzioni in materia di autoservizi di noleggio di autobus con conducente e in particolare la gestione delle sezioni del Registro Regionale delle imprese esercenti tali attività di trasporto e il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio delle stesse attività, come definiti dalla L. 11 agosto 2003, n. 218 e successivi provvedimenti regionali e provinciali; (g2) ogni altra attività inerente il servizio di trasporto pubblico locale con esclusione della programmazione e gestione dei servizi autofilotranviari e della gestione diretta di sosta e parcheggi.

C.3 CONTROLLO ANALOGO

Per quanto attiene, invece, al requisito prescritto con riferimento al controllo analogo, a quello che l'autorità affidante ha verso i propri uffici, va rilevato come lo statuto sociale nella sua nuova formulazione prevede che il Comune di Reggio Calabria, ovvero i soci pubblici partecipanti, ha il potere di nomina e di revoca dell'amministratore unico, senza necessità di approvazione dell'assemblea, qualora sia adottata tale forma di amministrazione, e della totalità degli amministratori nel caso in cui sia proprietario del 100% del capitale ovvero della maggioranza degli amministratori in ogni altro caso.

Non vi è dubbio che una simile disposizione cristallizza il rapporto fiduciario e di servizio intercorrente tra gli amministratori della società e l'ente pubblico che, in tal caso, vanta un rapporto di controllo sulle attività sociali che trascende le regole privatistiche che regolano l'attività societaria assumendo una connotazione propria dei rapporti di servizio che caratterizzano l'attività della pubblica amministrazione.

Pertanto, la forma di controllo, che ne conseguirà dall'ingresso della Città metropolitana nel capitale sociale di ATAM S.p.A., sarà quella del controllo analogo congiunto tra due enti, che verrà successivamente disciplinato e regolato da patto parasociale o altro strumento negoziale.

SEZIONE D - MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA

D.1 VALUTAZIONI PRELIMINARI E PROPEDEUTICHE

La scelta tra concorrenza "nel mercato" e affidamento in esclusiva può essere motivata da:

- necessità di trasferimenti a copertura degli OSU e/o sussidi incrociati (compensazioni tra surplus e deficit all'interno delle diverse componenti del servizio erogato);
- esternalità prodotte dal servizio.

La scelta tra affidamento concorrenziale (gara per l'erogazione del servizio o per la selezione del socio operativo) e affidamento diretto dipende da:

- condizioni specifiche di mercato, relativamente al grado di concorrenza e al numero dei potenziali competitori;
- caratteristiche dell'affidamento e della natura servizio da erogare:
 - _ pervasività del rapporto tra affidante e affidatario;
 - _ grado di incertezza e variabilità del contesto economico e ambientale;
 - _ disponibilità delle informazioni;
 - _ durata dell'affidamento;
 - _ grado di specificazione delle clausole contrattuali;
 - _ possibilità di monitoraggio e controllo.

L'insieme di questi elementi definisce la dimensione dei costi di transazione da porre a confronto con l'efficienza del servizio nelle diverse opzioni di affidamento. Occorre dimostrare il perseguimento di obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio.

D.2 STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA ED ECONOMICITA'

Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario le motivazioni della scelta devono essere dettagliate all'interno di un piano economico-finanziario contenente:

- la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti,
- l'assetto economico-patrimoniale della Società, la dimensione del capitale proprio investito e dell'ammontare dell'indebitamento, in caso di affidamento *in house*.

Il piano economico-finanziario deve essere asseverato da un Istituto di credito o da Società di servizi costituite da un Istituto di credito e iscritta nell'Albo degli Intermediari finanziari, ai sensi dell'art. 106 del Dlgs. n. 385/1993, o da una Società di revisione ai sensi dell'art. 1 della Legge n. 1966/1939.

Il modello dell'affidamento diretto, anche applicato ai "servizi pubblici locali a rilevanza economica a rete" (di cui fa parte anche il "Trasporto pubblico locale") ad una Società di capitali "in house providing" costituisce ontologicamente e aprioristicamente (ovviamente in un normale scenario di "buona gestione") una scelta di maggiore economicità rispetto ai modelli che coinvolgono terzi operatori, atteso che, *ceteris paribus*, la Società "in house providing" tende a non perseguire il lucro d'impresa (necessario evidentemente invece per gli operatori terzi) bensì l'equilibrio economico-finanziario della gestione dei servizi, poiché il richiamato "scopo di lucro" tipico dei veicoli societari viene commutato, nelle cosiddette "Società pubbliche", con uno "scopo di lucro sociale", ovvero consistente nell'equilibrio economico-finanziario combinato all'ottimizzazione dell'efficienza e dell'efficacia nell'erogazione dei servizi pubblici, distribuendo direttamente al cittadino-utente l'utilità di suo maggior interesse

(qualità e quantità dei servizi adeguata alle esigenze, soddisfazione dell'utente, contenimento delle tariffe, quota dei servizi di solidarietà a vantaggio dei meno abbienti, massima fruibilità del servizio in condizioni di efficienza produttiva). Si stima che, a condizioni di *"buona e ordinata gestione"*, il modello della Società *"in house providing"* nella gestione di un servizio – come anche il *"Trasporto pubblico locale"*, tra i *"servizi pubblici locali a rilevanza economica a rete"*, il costo del servizio risulti minore di almeno il 15% rispetto al costo sostenibile dall'Amministrazione pubblica committente nelle fattispecie gestore con presenza di soggetti privati perseguitanti il *"lucro di impresa"* (appalto a terzi e concessione a terzi).

D.3 CONDIZIONI SOGGETTIVE, SOSTENIBILITA' E CONVENIENZA ECONOMICA

Analisi costi/benefici e di sostenibilità nell'ipotesi affidamento in house providing di servizi

Sono state individuate, come precedentemente riportato, le attività da affidare potenzialmente alla società ATAM SpA:

	ATTIVITA'	Azione	Normativa di riferimento
1	PUMS	<ul style="list-style-type: none"> - gestione del PUMS; - iter di attuazione delle azioni; - monitoraggio degli obiettivi; - monitoraggi obbligatori - gestione ITS 	<p>Decreto del Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture 28 agosto 2019, n. 396;</p> <p>Linee guida per la redazione dei PUMS di cui al DM 397/2017.</p>
2	Fornire alla Città Metropolitana adeguato supporto tecnico-progettuale ai fini della integrazione delle modalità di trasporto (reti e servizi) nell'area urbana, nel territorio metropolitano e nell'area integrata dello Stretto	<p>Supporto al Settore Tpl in attività di programmazione e monitoraggio del servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - partecipazione alle attività dell'osservatorio; - definizione del Piano attuativo del TPL; - definizione del livello dei servizi minimi essenziali 	<p>Art. 118 Costituzione;</p> <p>Art.7 DLgs.19/11/97 n. 422;</p> <p>Art. 14, co.1, L.R. n. 35/2015</p>
		<p>Supporto al Settore TPL nelle azioni funzionali alla istituzione del bacino ottimale interregionale dell'Area integrata dello Stretto e alle successive azioni di pianificazione, programmazione e monitoraggio</p>	<p>Art. 14, co.2, L.R. n. 35/2015</p>

3	Avviare servizi per la mobilità per l'intera Città Metropolitana in un'ottica di integrazione	Gestione di servizi per la mobilità, quali aree di parcheggio, car e bike sharing, servizi a chiamata, in una logica integrata con il servizio di TPL e in un'ottica di economie di scala, attraverso la migliore utilizzazione delle risorse tecniche e umane di cui ATAM dispone	
---	---	--	--

- Con riferimento all'attività "1", esplicitata nella tabella sopra riportata, la Città Metropolitana di Reggio Calabria, nell'anno 2020, ha già avviato e concluso le procedure di appalto propedeutiche alla gestione dei relativi servizi connessi, come di seguito:

OGGETTO DI APPALTO	IMPORTO A BASE GARA
Redazione Piano Direttore	€ 300.000,00
Redazione Piani Attuativi	€ 400.000,00
Redazione Progetto ITS	€ 250.000,00
TOTALE	€ 950.000,00

A seguito di indagine di mercato, è emerso che l'affidamento a terzi delle attività sopra citate e connesse al PUMS, oscilla mediamente tra il 15% e il 20% dell'importo stanziato a base di gara per la progettazione dello stesso PUMS. Si stima, pertanto, che il relativo costo di gestione dei servizi connessi al PUMS, in caso di affidamento a terzi da parte della Città metropolitana, oscillerebbe tra euro 142.500,00 (15%) ed euro 190.000,00 (20%)

Con riferimento all'attività "2", esplicitata nella tabella sopra riportata, da un'attività di benchmarking, effettuata a campione, sugli affidamento di tale tipologia di servizio, mediante appalto, si stima che il costo medio è di euro 160.000,00 (Bari 150.000 euro circa – Genova 175.000,00)

Con riferimento all'attività "3", esplicitata nella tabella sopra riportata, si fa presente che la società ATAM SpA è attualmente già affidataria del suddetto servizio (Det. R.G. 2190/2020), mediante stipula di contratto di servizio, per un periodo di 6 mesi, senza maggiori oneri per l'Ente affidante. La prospettiva è quella di affidare il servizio in via permanente nella forma in house providing, senza alcun onere sostenuto per l'ente affidante.

Si stima, che in condizioni di "buona e ordinata gestione", il modello della società "in house providing" nella gestione di un servizio, il costo dello stesso risulta inferiore di almeno il 15% rispetto al costo che dovrebbe sostenere l'Amministrazione pubblica committente in caso di affidamento a soggetti privati.

Considerando quanto sopra e dalle valutazioni economiche, di cui al paragrafo precedente, emerge chiaramente come tale obiettivo risulti già ampiamente conseguito mediante l'affidamento di attività di cui al punto 1 della tabella, il cui gap corrisponde a circa euro 50.000, di risparmio annuo.

Ne consegue che, complessivamente, la Città Metropolitana di Reggio Calabria, dovrebbe potenzialmente sostenere circa 300.000,00 euro di costi (relativamente all'affidamento delle attività 1,2,3 di cui alla tabella sopra riportata) qualora si dovesse optare verso l'affidamento al mercato. La possibilità di affidamento in house providing di tali servizi, nell'ipotesi di acquisto di quote ATAM SpA da parte della Città Metropolitana, alla luce delle considerazioni illustrate nel paragrafo D.2, già delinea risparmi annui per circa euro 45.000,00 (stima del 15% di risparmio in caso di affidamento *inhouse providing* costo delle attività in caso di ricorso al mercato) rispetto al ricorso al mercato. Tali considerazioni supportano la scelta di ingresso nel capitale sociale di ATAM SpA, euro 300.000,00 corrispondenti al 37,50% delle azioni, in quanto delincono una redditività del capitale investito più che adeguata.

Prendendo come riferimento un orizzonte temporale pari ad un quinquennio, la tabella sotto riportata mette in luce le economie di spesa che la Città metropolitana conseguirebbe in un quinquennio di affidamento dei servizi secondo l'*inhouse providing*:

	RISPARMIO CITTA' METROPOLITANA di REGGIO CALABRIA				
ATTIVITÀ	ANNO 2021	ANNO 2022	ANNO 2023	ANNO 2024	ANNO 2025
PUMS					
Fornire alla Città Metropolitana adeguato supporto tecnico-progettuale ai fini della integrazione delle modalità di trasporto (reti e servizi) nell'area urbana, nel territorio metropolitano e nell'area integrata dello Stretto	€ 45.000,00	€ 45.000,00	€ 45.000,00	€ 45.000,00	€ 45.000,00
Avviare servizi per la mobilità per l'intera Città Metropolitana in un'ottica di integrazione					

	RISPARMIO CITTA' METROPOLITANA di REGGIO CALABRIA				
ATTIVITÀ	ANNO 2026	ANNO 2027	ANNO 2028	ANNO 2029	ANNO 2030
PUMS					
Fornire alla Città Metropolitana adeguato supporto tecnico-progettuale ai fini della integrazione delle modalità di trasporto (reti e servizi) nell'area urbana, nel territorio metropolitano e nell'area integrata dello Stretto	€ 45.000,00	€ 45.000,00	€ 45.000,00	€ 45.000,00	€ 45.000,00
Avviare servizi per la mobilità per l'intera Città Metropolitana in un'ottica di integrazione					
TOTALE RISPARMIO DECENNIO 2021-2030				€ 450.000,00	

Analisi costi/benefici e di sostenibilità Car Sharing nell'ipotesi affidamento in house providing e conclusioni

Per completezza di informazione, si riporta lo studio dell'Università degli studi di Genova, finanziata dal MITTAM, dalla quale, in sintesi, emerge:

"La considerazione comune che il car sharing rappresenti un'opzione da prendere seriamente in considerazione soprattutto quando nasca, per qualsiasi motivo, la necessità di cambiare auto, trova conferma non solo per motivi di ordine psicologico e comportamentale (l'acquisto nuovo rappresenta comunque un cambio di abitudini e richiede un certo impegno), ma anche per motivi meramente economici.

Il servizio di car sharing si mostra quindi ancora economicamente non molto competitivo su vasta scala, tenendo conto della percorrenza media delle vetture italiane, che è di oltre 11.000 km annui e dell'anzianità del parco circolante delle vetture, che è di 9,5 anni.

L'analisi svolta ha poi messo in evidenza la grande sensibilità dei costi del car sharing alla velocità commerciale del servizio: più essa cresce e più cresce la convenienza dell'uso del servizio, con incrementi della soglia di convenienza, per dare un'idea, del 30% per vetture nuove. Al contrario, il costo dell'uso dell'auto privata è quasi insensibile a questo parametro. La limitazione del traffico privato e della congestione è un elemento di competitività basilare per la mobilità condivisa così come per il trasporto pubblico.

L'immissione di un numero sempre crescente di vetture condivise in ambito cittadino senza misure che garantiscano che lo shift modale non sia a detrimento del trasporto pubblico ma solo a detrimento del traffico privato, si traduce non solo in un aumento delle percorrenze ma anche in una crescente perdita di competitività della mobilità condivisa rispetto a quella privata, con un risultato opposto a quello desiderato. E quindi ovvio che nelle città più congestionate per le quali maggiore sarebbe il ruolo e l'utilità del car sharing, paradossalmente gli incentivi ad utilizzarlo si riducono. Questo fenomeno è particolarmente importante per il servizio free floating: in aree a forte domanda di parcheggio non è raro che il tempo di viaggio sia equiparabile a quello di ricerca del parcheggio, deprimendo drammaticamente la velocità media e rendendo la convenienza d'uso molto bassa. Inoltre, l'aumento del tempo medio di utilizzo diminuisce anche la disponibilità della flotta, innescando un circolo vizioso di utilizzo irrazionale delle risorse.

Misure quali l'istituzione di parcheggi riservati e l'utilizzo delle corsie riservate per il car sharing si giustificano proprio alla luce della competitività che questo tipo di trasporto deve avere rispetto all'auto privata."

Inoltre, premesso che non è previsto alcun costo per la gestione del servizio di Car Sharing per la Città Metropolitana verso ATAM SpA, ad eccezione delle spese assicurative dei veicoli e delle manutenzioni del sw applicativo di gestione, l'affidamento "in house providing" ad "ATAM SpA" risulta una scelta conveniente e congrua rispetto alle modalità che l'attuale normativa consentirebbe di attuare.

Dall'affidamento ad ATAM in via sperimentale del servizio nel corso del corrente anno è emerso, infatti, che l'azienda – facendo leva sulle competenze interne, sul know how e sugli impianti aziendali - è riuscita a promuovere ed avviare il servizio, senza i costi fissi che una potenziale "new co." avrebbe dovuto sostenere. n quanto: Inoltre, grazie all'integrazione con gli altri servizi alla mobilità (sosta e TPL) erogati sul territorio, riesce a garantire tempestivo intervento a supporto dell'utente.

La sperimentazione effettuata consente di prevedere una gestione, da parte di ATAM, economicamente sostenibile. Partiamo dai seguenti dati, assunti in base ai risultati del periodo di sperimentazione e all'analisi del mercato del CS in territori con caratteristiche simili a quello reggino:

KM/giorno autovettura	20
giorni/anno	365

Km Totale/auto	7300
Costo/litro	1,2
Km/litro	14
Minuti/giorno Autovettura	40
giorni/anno	365
Minuti Totali/auto	14600
Numero Abbonati target	600

Il “break even point”, cioè il punto di pareggio in cui ricavi operativi e costi totali si equivalgono ed il profitto aziendale è pari a zero, è rappresentato dal noleggio pari a 40 minuti/giorno di ognuna delle 21 vetture attualmente operative. La media nazionale nel settore del CS è di 70 minuti al giorno per vettura.

CAR SHARING (Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Scilla, Melito di Porto Salvo, Montebello)	
Modalità uso	In modalità a flusso libero, il veicolo è prenotabile in qualunque area operativa all'interno del territorio dei Comuni della Città Metropolitana sopra specificati, da 15 minuti prima dell'orario di prelievo prescelto. L'effettivo tempo di utilizzo del servizio in minuti ha inizio dallo sblocco delle portiere e fine alla chiusura della corsa. Non è possibile utilizzare l'auto per spostamenti al di fuori della area della Città Metropolitana e/o per periodi di durata superiore ai sette giorni. Al termine dell'utilizzo, il veicolo potrà essere rilasciato in qualunque area operativa all'interno del territorio dei Comuni della Città Metropolitana sopra specificati ed al Cliente verrà addebitato solo il costo del tempo effettivo in minuti di utilizzo del veicolo.
Costo iscrizione annuo (Euro)	25,00
Tariffa (Euro/minuto) con 50 km compresi	0,25
Tariffa giornaliera (Euro) con 50 km compresi	50,00
Tariffa oltre i primi 50 km (Euro/km)	

	0,20
Autovetture in flotta	
Gasolio	18
Elettriche	3
Ricavo stimato/anno a regime (€)	91.650,00
Costi di gestione/anno (€)	88.786,86
Gasolio+KWh	11.586,86
Personale	50.000,00
Manutenzione autovetture e pulizia	25.200,00
Manutenzione segnaletica orizzontale e verticale	2.000,00
Ricavi/Costi	103,2%

Nel caso in cui non si dovesse raggiungere il break even point, l'affidamento ad ATAM non comporterebbe alcun onere aggiuntivo per Città Metropolitana, essendo l'unico costo fisso rappresentato dal costo del personale, che l'azienda utilizza anche per altri servizi alla mobilità.

In conclusione, la scelta di ATAM per una gestione "in house providing" del servizio di CS è da considerarsi ottimale in quanto:

- la gestione del Servizio di gestione car sharing verrebbe affidata ad un gestore con consolidata esperienza e affidabilità, nei confronti del quale la Città Metropolitana manterrebbe rilevanti poteri di indirizzo, controllo e coordinamento;
- si aumenta l'unitarietà dell'interfaccia tra cittadino e gestore del servizio di car sharing e di sosta pubblica, con evidenti semplificazioni per i cittadini ed economie di scala per la società di capitale pubblico;
- non si ha la necessità di finanziare costi di start up, in quanto la Società ha già un'organizzazione e un know-how adeguato e una consolidata esperienza nel settore.

Settore Servizi Finanziari - Tributi - Partecipate
Il Dirigente

(Dott. Vincenzo Cuzzola)